SPORT WODNY



Rok XIII DRUGI ZESZYT PAŹDZIERNIKOWY **Nr 19**

Cena egz. 90 gr.

ROK 13 WARSZAWA, PAŹDZIERNIK 1937 R. № 19

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Wodny sport motorowy

Historia wodnego sportu motorowego w Polsce wykazuje dobitnie, jak źle obrana zasada prowadzi niechybnie do zagłady pięknej i pożytecznej gałęzi sportu.

Inaczej bowiem jak zagładą nie można nazwać stanu obecnego zawodników i taboru: kilka zaledwie łodzi, para silników, jeszcze jako-tako się obracających i kilku mohikanów, borykających się z rozmaitymi przeszkodami, nie może już dalej dźwigać na swoich barkach przyszłości wodnego sportu motorowego.

Zgubna dla rozwoju motoryzacji, pojmowanej sportowo, zasada, było od początku stosowane faworyzowanie silników nadmiernie wielkich, a więc nieekonomicznych i kosztownych, z wyraźną szkodą dla małych, tanich silników, których rozpowszechnienie decyduje wszak o powstaniu t. zw. „narybku" kierowców sportowych.

Ze źle zazwyczaj pojętych względów, że tak powiem, handlowych starały się zagraniczne firmy sprzedawać jak największe silniki, wpajając w klientów zgubną pogardę dla małolitrażowych maszyn; „nie wypada przecież, żebym się pętał na głupiej 250-ce" — oto opinia większości naszych sportowców.

Otóż wieloletnia praktyka dowiodła, że o szybkości łodzi decyduje nie wielkość silnika, lecz osoba kierowcy.

Jazda wyścigowa na ślizgaczu wymaga od zawodnika niezmiernie wysokich kwalifikacyj fizycznych i moralnych, bez porównania wyższych, niż jakikolwiek inny rodzaj sportu motorowego, gdyż w żadnym z nich niema tak bezpośredniego kontaktu kierowcy ze swoim motorem, oraz w żadnym nie występują takie trudności, jak np. rozpoznawanie drogi wśród kapryśnie rozrzuconych mielizn, lub akrobatyczne salto-mortale po metrowej nieraz wysokości falach stwarzanych przez parostatki i wielkie motorówki.

Najbardziej nieustraszony motocyklista lub nawet lotnik, skapitulowałby po jednym takim podskoku na szybkości 70—75 km/godz.

Rola dobrego zawodnika nie kończy się jednak na przejechaniu trasy; czeka go na lądzie praca o wiele trudniejsza: dostosowanie do siebie silnika, łodzi i człowieka.

Cudów niema na świecie; jeżeli jakiś zawodnik stale odnosi zwycięstwa, nawet nad silniejszymi przeciwnikami, jest to napewno skutek większej dbałości o sprzęt.

Znikoma część zawodników zdaje sobie sprawę ze znaczenia takich elementów, jak skok śruby, lub stosunek przekładni kół zębatych silnika, jak również ze skutków np. spaczenia się dna ślizgacza o 2—3 mm. Spośród zaś tych nielicznych, zaledwie paru ma możność świadomie wpływać na wartość tych elementów.

Dla poparcia powyższych wywodów pozwolę sobie przytoczyć fakt, że zawodnik A. Z. S.-u p. Gajęcki na małym, zaledwie 326 cm³ pojemności skokowej, starym zresztą, silniku od kilku lat zajmuje pierwsze miejsca w konkurencjach z dużo większymi, nowoczesnymi silnikami, a ostatnio na mistrzostwach Polski w Augustowie ustalił oficjalny rekord Polski bez względu na klasę, bijąc na głowę dwu- i trzykrotnie większe silniki, i zbliżając się do rekordu świata w swej kategorii.

Z wyżej powiedzianego wynika, że żaden z nowoupieczonych zawodników, obarczonych ponad siły wielkimi motorami, nie miał od początku żadnych widoków na jakiś przyzwoity wynik, a zatem zniechęcał się szybko do samego sportu, gdyż żaden normalny człowiek nie uzna własnej niedoskonałości, mając jako kozła ofiarnego biedny motor, na którym może wyładować gorycz rozczarowania. W ten oto sposób straciliśmy większość zawodników, młodzi zaś zostali zatruci jadem niechęci do małych maszyn. Niechęć ta znalazła ujście np. w sprawozdaniu z ostatnich wyścigów zespołowych, umieszczonym w poczytnych pismach, gdzie m. in. czytamy coś w tym rodzaju: „zawody rozpoczęły się od mniej zajmującego wyścigu małych silników", a dalej: „teraz z kolei zagrały wielkie maszyny w emocjonującym biegu" itd. Nikt nie raczył sprawdzić, że czasy małych silników nie były gorsze od czasów ostatnich silników wielkich, jednak tamte „grały".

Rzeczywiście, ryk był ogłuszający i jeżeli o to chodziło, wyścig był bardzo emocjonujący.

Gdyby jednak porównać czasy, osiągnięte przez owe smoki, są one dużo gorsze od czasów, osiąganych przez Amerykanów w najniższej klasie.

W Ameryce, ojczyźnie szybkości, najpoważniejsi kierowcy nie gardzą małymi silnikami, osiągając na nich wprost fantastyczne, jak na nasze stosunki, wyniki.

Musimy za wszelką cenę stworzyć nowy „narybek" kierowców, przełamać ich niechęć do małych maszyn i wzbudzić w nich chęć doskonalenia się wewnętrznego, zamiast marzenia o potworach wodnych.

Przed młodymi zawodnikami otwiera się szerokie pole działania w dziedzinie budowy własnymi siłami ślizgaczy, tak, jak buduje się obecnie kajaki i żaglówki.

Dla zachęcenia konstruktorów zaznaczę, że większość wyścigów w Polsce wygrano, a wszyskie rekordy ustanowiono w tym roku na łodziach własnej konstrukcji zawodników, wykonanych w kraju własnymi siłami. Polski Touring-Klub, który w tym roku objął protektorat nad niedobitkami naszej rodziny wodno-motorowej, pójdzie, miejmy nadzieję, po linii wytkniętej przez lata praktyki, powodu ąc szybki rozwój sportu wodno-motorowego, najpiękniejszego sportu na świecie („most attractive" jak wyrażają się o [illegible])

Wtedy to, być może, ujrzymy u siebie jazdę na nartach wodnych, skoki przez trampoliny, piłkę wodną i setki innych, naprawdę emocjonujących imprez.

Czekajmy więc cierpliwie lepszego jutra, jak doczekał się go sport żeglarski, który przez faworyzowanie w regatach małych jolek, stworzył, nawet w naszych ciężkich warunkach setki doskonałych zawodników oraz cały szereg zdolnych konstruktorów.

D

Motorówka — motocykl — samochód



Stefan Gajęcki — najszybszy człowiek na wodzie w Polsce.

Pod hasłem zbliżenia motorowego sportu wodnego oraz lądowego odbyły się w dniu 10 października r. b. na Wiśle w Warszawie i trasie Warszawa — Józefów — Warszawa zawody zorganizowane przez Sekcję Wodno-Motorową Polskiego Touring-Klubu przy współudziale Oficerskiego Yacht-[illegible]

Tego rodzaju imprezu po raz pierwszy urządzono w Polsce, a mająca na celu skoordynowanie wysiłku w dziedzinie motoryzacji kraju, zarówno na lądzie jak na wodzie jest ze wszech miar godna poparcia ze strony czynników państwowych. Posiada ona również wielkie znaczenie propagandowe, a pod względem sportowym jest bardzo ciekawa z uwagi na dążenie do osiągnięcia najwyższej sprawności zarówno na lądzie jak i na wodzie.

Można by tu jeszcze dodać i wyścig w powietrzu, ale z góry można sobie powiedzieć, że największą szybkość osiągnęły by motory lotnicze, później byłyby motory lądowe, a na ostatnim miejscu łodzie motorowe ze względu [illegible]

Klasyfikacja więc i ustalenie równorzędnych mierników dla tych wszystkich gałęzi sportu jest niezwykle trudna i pod względem technicznym nastręcza wiele przeszkód.

Trzeba przyznać, że pierwsza tego rodzaju impreza w której brały udział: motorówka, samochód i motocykl, posiada wielkie walory propagandowe dla dobra ogólnej motoryzacji, jednak te możliwości nie mogły być całkowicie wyzyskane ze względu na późną porę jesienną, w jakiej była urządzana, i mały udział publiczności na skutek panującego już zimna.

Pod względem widowiskowym najciekawsze były biegi t. zw. wirażowe, odbywające się na trasie między mostami Poniatowskiego i Kolejowym linji średnicowej z nieznacznym przesunięciem toru po za most Kolejowy. Widowisko to powinno zgromadzić przy pięknej letniej słonecznej pogodzie olbrzymie tłumy i na przyszłość z tego względu winno być urządzane w porze przed wakacyjnej.

Przechodząc do oceny silników używanych do ślizgaczy, to obok motorów zagranicznych „Johnsonów" (amerykańskich), „Laros'ów" (włoskich) bardzo dobrze zaprezentowały się już nie po raz pierwszy krajowe „Gad'y".

Co do samych łodzi to zarówno w kategorii ślizgaczy jak i z motorami stałymi b. wysoką klasę stanowiły łodzie amerykańskie „Century", aczkolwiek ślizgacze wyrabiane w kraju nie ustępują co do jakości zagranicznym.

Jednym z najciekawszych wyścigów był bieg motorówek ze stałymi silnikami w którym konkurowały ze sobą dwa Gar-Wood'y, jeden Chris-Craft, oraz łódź firmy „Century Boat Company", która jak się wydawało po pierwszych okrążeniach miała wyścig wygrany gdyby nie defekt motoru, który spowodował wycofanie jej z biegu.

Wiele zainteresowania wzbudziły wyścigi ślizgaczy, motocykli i samochodów na trasie „Warszawa — Józefów — Warszawa". W jednym z nich pierwsze miejsce zajęły motocykle, w drugim samochody, a w trzecim ślizgacze na których startowali p. p. T. Adelt, St. Gajęcki i Cz. Kołodziejski.

W. Nadratowski

Wyniki zawodów motorowych wodno lądowych były następujące.

I. *Wyścig okrężny klasy A i B. Dystans ca 10 klm.*
1. Penkala Tadeusz, P. T. K., Johnson (kl. B.) — 6:05.
2. Danilewicz Ludomir, A. Z. S., Gad. (kl. A) — 6:33.

W tym wyścigu podkreślić trzeba, że p. Danilewicz startował na motorze krajowym o klasę mniejszym niż współzawodnik.

II. *Wyścig okrężny klasy A. Silniki o pojem. 175—350 cm³. Dyst. 10 klm.*
1. Jacenko W., Wisła, Gad A — 7:46.
2. Koźmiński Aleks., O. Y. K., Laros — 8:03.
3. Czwiecewicz, Laros, Laros — 8:18.

III. *Wyścig okrężny klasy C i X. Silniki pojemn. 350—1000 cm³. Dyst. 10 klm.*
1. Jesionek Jan, O. Y. K., Laros — 4:35.
2. Kołodziejski Czesław, P. T. K., Johnson — 4:52.
3. Adelt Tadeusz, A. Z. S., S. S. — 4:54.

IV. *Wyścig łodzi z silnikami stałymi. Dystans 10 klm.*
1. Zubrzycki Wacław, O. Y. K., Chrysler — 14:37.
2. Krzyżanowski Wł., O. Y. K., Chrysler — 15:43.
3. Kozłowski Wład., O. Y. K., Chrysler — 22:43.

V. *Wyścig zespołowy łodzi motorowych, motocykli i samochodów na trasie „Warszawa—Józefów—Warszawa". Łodzie motorowe.*

Danilewicz Ludomir, A. Z. S., Gad. — 41:02.
Penkala Tadeusz, P. T. K., Johnson — 58:21.



Łódź budowy f. „Century Boat Company" świetnie biorąca wiraże. Przy kierownicy Wł. Nadratowski.



Gajęcki w czasie wyścigu.

Motocykle.
Michałkiewicz Roman, P. K. M. — 34:12.
Szenk Hugo, P. K. M. — 37:13.
Mozdzeński Bohdan, A. Z. S. — 37:40.
Samochody.
Sokołowski Zenon, P. K. M. — 36:05.
Strański Henryk, P. K. M. — 36:09.
W tym wyścigu zwyciężył zespół motocykli w czasie 35:56.

II. *Zespół*
Łodzie motorowe.
Jesionek Jan, O. Y. K. — 45:28.
Majchrzak, Z. U. W — 49:47.
Koźmiński Aleks., O. Y. K. — nie ukończył.
Motocykle.
Gosiecki Eugeniusz, P. K. M. — 31:12.
Gnoiński Tadeusz, Legia — 43:13.
Grudziński Tadeusz, Legia — 45:07.
Samochody.
Kleibert Aleksander, P. T. K. — 30:06.
Misiakowski St., P. T. K. — 30:07.
Orłowski Jan, O. Y. K. — 35:47.
Bieg ten wygrały samochody w czasie 32:06.

III. *Zespół.*
Łodzie motorowe.
Gajęcki Stefan, A. Z. S. — 33:54.
Adelt Tadeusz, A. Z. S. — 34:08.
Kołodziejski Czesław, P. T. K. — 37:07.
Motocykle nie startowały.
Samochody.
Kossowski Mieczysław, P. T. K. — 31:50.
Tuszyński Adam, P. T. K. — 37:36.
Peuker Stanisław — nie ukończył.
Wyścig ten wygrały łodzie motorowe w czasie 35:03.
Największa indywidualna szybkość:
a) łodzi motorowej — 33:54, p. Gajęcki Stefan A. Z. S.
b) motocyklach — 31:12, p. Gosiecki Eugeniusz P. K. M.
c) samochodach — 30:06, p. Kleibert Aleksander P. T. K.
„ — 30:07, p. Misiakowski St. P. T. K.

Konferencja Międzynarodowej Unii Regatowej

Dnia 22 września r. b. odbyła się w Londynie konferencja Międzynarodowej Unii Regatowej (International Yacht Racing Union). Było to pierwsze tego rodzaju zebranie odkąd Polski Związek Żeglarski przystąpił do tego międzynarodowego związku.

Zanim zdam sprawozdanie z konferencji, na której miałem zaszczyt reprezentować Polski Związek Żeglarski, chcę w kilku słowach poinformować czytelników o organizacji i zadaniach I. Y. R. U.

Celem zrzeszenia się naczelnych organizacji żeglarskich poszczególnych krajów w międzynarodowy związek, jest ustalanie jednolitych przepisów budowlanych, pomiarowych, regatowych, kompetentne interpretowanie tych przepisów i rozstrzyganie ewentualnych sporów na tle tych przepisów wynikłych.

Zadania te spełnia stała komisja (permanent commitee) Międzynarodowej Unii Regatowej. Przewodniczącym tej stałej komisji jest każdorazowy prezes I. Y. R. U. Członków jest ośmiu, a mianowicie: dwuch delegatów Wielkiej Brytanii, dwuch delegatów państw kontynentalnych (jeden z z nad kanału la Manche i jeden z nad Morza Śródziemnego), dwuch delegatów skandynawskich, jeden delegat Belgii i Holandii (w jednej osobie) i jeden delegat Niemiec. Kadencja jest dwuletnia. Ponowny wybór jest dopuszczalny.

Zasadniczo komisja stała załatwia wszystkie sprawy sama, jeżeli jednak są sprawy szczególnej wagi zwoluje zjazd delegatów wszystkich należących do Unii związków żeglarskich. Zjazd taki musi się odbyć, jeżeli zwołania zażąda 2/3 zrzeszonych związków.

W chwili obecnej należy do Unii 28 państw europejskich i pozaeuropejskich. Z państw nie europejskich są członkami: Argentyna, Brazylia, Chili, Cuba, Kanada, Japonia i Urugwaj.

Na konferencję, o której dziś mówimy, przybyli delegaci jedenastu państw, a mianowicie: Francji, Norwegii, Szwecji, Niemiec, Polski, Holandii, Finlandii, Belgii, Portugalii, Szwajcarii i Wielkiej Brytanii. Należy zaznaczyć, że przekazywanie głosu delegatowi innego państwa jest dopuszczalne.

Danię reprezentował następca tronu ks. Olaf, znany jako doskonały żeglarz regatowy.

Oprócz delegatów wzięli udział w konferencji wybitni technicy jako eksperci, jak Bjarne Aas (Norwegia), Rene Odier (Szwajcaria), William Fife, Charles Nicholson (konstruktor słynnego jachtu „Endeavour"), Alfred Mylne (Wielka Brytania) i H. Rasmussen (Niemcy).

I. Y. R. U. zaprosiła poza tym szereg konstruktorów i żaglomistrzów jak: M. i L. Giles, McCruer, R. Clark, Boyd, Ratsey i Lapthorn.

Obecni byli również przedstawiciele Unii Regatowej amerykańskiej w osobach jej prezydenta Mr. Ph. Roosevelt'a i Mr. Clinton Crane, zaproszeni celem uzgodnienia niektórych postanowień różnych w obydwóch związkach, co daje się odczuwać na coraz częstszych wspólnych regatach.

Porządek dzienny konferencji był dość obszerny.

Dla nas najbardziej interesującym był wniosek niemiecki na uznanie joli olimpijskiej („olimpijki") za klasę międzynarodową i zalecenie jej jako monotypu na olimpiadę w Tokio. Wniosek ten przeszedł, wobec czego istnieją teraz trzy międzynarodowe klasy jachtów mieczowych, a mianowicie: 12 m. kw. szarpi, olimpijka i 12-stopowy dinhi.

Ciekawy był sposób w jaki wniosek ten został uchwalony. Ponieważ z pośród członków I. Y. R. U. wielu nie jest w tej sprawie zainteresowanych, gdyż nie uprawiają żeglarstwa śródlądowego, przewodniczący zebrania Sir W. Burton zaproponował, żeby głosowało tylko ośmiu delegatów państw zainteresowanych, a wynik głosowania obo-

wiązywał wszystkich. Wniosek ten przyjęto 1 głosami tych 8 delegatów sprawa została pomyślnie załatwiona.

Szwajcaria wystąpiła z wnioskiem o zmianę postanowień regulaminu olimpijskiego w punkcie dotyczącym definicji „zawodowca". Jak wiadomo na Olimpiadzie w Kilonii został zdyskwalifikowany sternik szwajcarskiego jachtu 6-m-R, któremu zarzucono, że był zawodowcem. Szwajcarzy odwołali się od orzeczenia komisji regatowej do Komitetu Olimpijskiego, który uznał się niekompetentnym, wobec wyraźnego postanowienia zawartego w regulaminie olimpijskim, że najwyższą instancją jest dany „autorytet narodowy", w konkretnym więc wypadku niemiecki Związek Żeglarski. Międzynarodowa Unia nie chciała z tych samych powodów zająć się tą sprawą, wychodząc z założenia, że nie ma powodu stosować do regat olimpijskich innych zasad jak do każdych innych regat międzynarodowych, na których ostateczną instancją jest „autorytet narodowy" państwa na którego terenie odbywają się regaty. Ponieważ jednak na konferencji londyńskiej, delegat Szwajcarii żalił się, że nikt nie chce przestudiować akt tej sprawy, wybrano komisję z trzech osób pod przewodnictwem ks. Olafa, która ma zająć się przestudiowaniem tej korespondencji.

Następnie były omawiane wnioski ściśle techniczne, dotyczące międzynarodowych klas 5, 6, 8, 10 i 12-m-R. Prowadziłoby za daleko, gdybym chciał przedstawić tu choć w skróceniu przebieg ciekawej dyskusji, zadowolę się więc tylko podaniem kilku najważniejszych powziętych postanowień.

1) Na jachtach wyżej wymienionych klas międzynarodowych róg szkotowy foka nie może znajdować się dalej za grot-masztem niż o połowę wartości regatowej.

2) Szerokość minimalna kadłuba została ograniczona. Np. w klasie 6-m-R nie może ona wynosić mniej niż 183 cm (6 stóp).

3) Długość dolnego liku spinakera została ograniczona.

4) Nie wolno używać czworokątnych foków, jak to miało miejsce na tegorocznych regatach o puchar Ameryki.

5) Stała komisja została upoważniona do omówienia z wydziałami turystycznymi związków: Anglii, Ameryki, Niemiec i krajów skandynawskich sprawy ustalenia jednej formułki wyrównawczej dla regat pełnomorskich.

Na zakończenie muszę podkreślić miłą atmosferę prawdziwego koleżeństwa sportowego, w jakiej odbywały się obrady i sposób kierowania nimi przez Sir Burtona, co ilustruje najlepiej przedstawiony powyżej sposób głosowania w sprawie olimpijki. Nie można również pominąć milczeniem nadzwyczaj sympatycznego wrażenia, jakie na wszystkich delegatach wywarła osoba ich dostojnego kolegi ks. Olafa duńskiego. Ujmujący sposób bycia i wysoki poziom wiedzy żeglarskiej i żeglarsko-technicznej zyskały Mu ogólne uznanie.

Komandor i członkowie Royal Thames Yacht Club, który oddał swój lokal przy Knightsbridge Street do dyspozycji I. Y. R. U., na czas konferencji, byli bardzo miłymi gospodarzami.

W przeddzień konferencji odbył się w R. Th. Y. C. wspólny obiad reprezentacyjny. Przemawiał prezes I. Y. R. U. i Komandor klubu, a w imieniu delegatów ks. Olaf.

Czesław Petelenz

O pewnych nieścisłościach

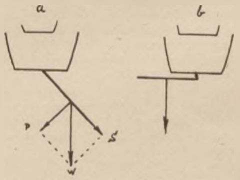
Wśród całej masy teoretycznych problemów żeglarskich istnieje kompleks zagadnień, obarczony, jak żaden inny, wielką ilością błędów. I to błędów bardzo poważnych, a co gorsze podawanych przez wszystkie podręczniki polskie i przez prawie wszystkich instruktorów w formie niewzruszalnych dogmatów. Odstępstwo od tych kanonów poczytywane jest za wielki grzech żeglarski.

Mam tu na myśli kwestię działania steru i sposobu posługiwania się tym prostym przyrządem.

Gdyby spytać, kogokolwiek z żeglarzy, o wyjaśnienie tego zagadnienia, to z całą pewnością rozpocząłby od narysowania następującego schematu (rys. 1 a). A następnie wytłumaczyłby, z wielką wiarą w prawdę swych słów, że siła oporu wody W, w myśl prawa o równoległoboku sił, rozkłada się na płaszczyźnie płetwy sterowej na dwie siły. Siłę prostopadłą P i siłę styczną S. Pierwsza z nich powoduje obrót jachtu, a druga nie gra roli, gdyż zrównoważona jest spoistością płetwy i jeśli przejawia się, to jedynie w postaci tarcia cząstek wody o ster. W dalszym ciągu nasz żelgarz wywiódł by nam jasno, że siła P osiąga swoje maksymum przy wychyleniu steru o 45 stopni w stosunku do linii kilu, natomiast przy większym wychylaniu maleje, aż wreszcie przy kącie 90 stopni siły skręcającej już niema — jest tylko opór (rys. 1 b).

Całe to tłumaczenie, trzeba przyznać jest bardzo przystępne, jasne, proste i przy wszystkich swoich zaletach posiada tylko jedną wadę: jest nieścisłe.

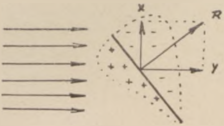
Pierwszym, zasadniczym błędem jest podawanie wielkości wychylenia steru w stosunku do jachtu. Tymczasem kąt między jachtem a sterem nie ma naprawdę żadnego znaczenia. Przecież jeśli jacht skręca, to nie dlatego, że ster zmienił położenie względem jachtu, tylko dlatego, że zmienił je względem kierunku ruchu cząsteczek wody opływających jacht. Całe nieporozumienie powstało stąd, że do przytoczonego na początku rozumowania wprowadzono ukryte założenie które brzmi: cząsteczki wody biegną zawsze



Rys. 1.

równolegle do kilu, lub ściślej do płaszczyzny symetrii jachtu. Oczywiście tak nie jest. Pomijając już tak skomplikowane zjawisko, jakim jest skręcanie jachtu, każdy żeglarz wie dobrze, że przy żeglowaniu po linii prostej istnieje prawie zawsze dryf. Dzięki temu droga jachtu tworzy pewien kąt z linią kilu. Jeśli ster jest ustawiony nawprost, to kierunek ruchu cząstek wody tworzy ten sam kąt z płaszczyzną steru, w wyniku jacht skręca w kierunku dryfu, sternik pragnąc temu przeciwdziałać wychyla lekko ster. I oto mamy przykład: Ster jest odchylony o pewien kąt w stosunku do kilu, a jacht mimo to biegnie po linii prostej. By zdać sobie jaśniej sprawę z omawianych zjawisk postaramy się wyjaśnić, choć w przybliżeniu, mechanizm działania ruchu wody na ster.

Wyobraźmy sobie, że w strumieniu płynącej wody ustawiona jest skośnie płyta (rys. 2). Wówczas wskutek ruchu wody prącej na płytę, po jednej stronie zapory powstaje obszar zwiększonego ciśnienia (oznaczony znakiem „plus") a po drugiej obszar zmniejszonego ciśnienia czyli depresja. Jak wykazują badania przeprowadzone w kanałach przepływowych, obszar depresji jest znacznie większy od obszaru nadciśnienia. Istnienie wymienionej różnicy ciśnień powoduje powstanie pewnej siły R skierowanej od obszaru nadciśnienia do obszaru podciśnienia i prostopadłej do płaszczyzny płyty.



Rys. 2.

Siła R posiada dwie składowe X i Y pierwsza z nich jest prostopadła do ruchu cząstek wody, druga jest równoległa.

Nie trudno dostrzec, że taka płyta, o której była mowa wyżej, jest właśnie ster jachtu. Siła X jest zatem siłą obracającą jacht, siła Y jest oporem wody szkodliwym dla ruchu. Z schematu, przedstawionego na rysunku 2-gim, doskonale widać słuszność, ogólnie znanej zasady mówiącej, że każdy ruch steru zmniejsza szybkość. Istotnie, wychylenie steru powoduje powstanie nie tylko pożądanej siły X ale również hamującej siły Y.

A teraz ktoś mógłby zarzucić, że jacht płynie po stojącej wodzie, tymczasem myśmy rozpatrywali nieruchomą płytę zanurzoną w płynącym ośrodku.

Zupełnie słusznie, to nie jest to samo — ale to na jedno wychodzi. Istota działania steru polega bowiem nie na istnieniu ruchu bezwzględnego, ale ruchu względnego jachtu i wody. Jeśli jacht przesuwa się względem wody, to można zagadnienie odwrócić i powiedzieć, że woda przesuwa się względem jachtu z szybkością równą szybkości jachtu w kierunku przeciwnym. Można się łatwo przekonać, że dla działania steru jest to zupełnie obojętne. Jacht płynący po stojącej wodzie dostaje od steru siłę działającą w bok, z drugiej jednak strony prom wahadłowy zakotwiczony nieruchomo na środku rzeki dostaje od steru taką samą siłę przerzucającą go z brzegu na brzeg.

Ale powróćmy do tematu. Schemat przedstawiony na rysunku 1 a. zawiera jeszcze jeden błąd. Gdybyśmy nawet przyjęli, że wiatr nie powoduje dryfu, to i tak zjawisko obrotu jachtu nie wiele by się uprościło. Zanim ster dojdzie do owego kąta, wyrażającego się „ortodoksyjną" liczbą 45 stopni, jacht już rozpoczynie skręcanie. Odbywa się ono w ten sposób, że środek obrotu jachtu przesuwa się po linii krzywe . Ruch tego środka jest bowiem, wypadkową dwu ruchów: ruchu postępowego w kierunku kilu (dryf pod wpływem wiatru wyłączyliśmy) i ruchu skierowanego nieco w bok, a wywołanego bezwładnością jachtu, dążącą do zachowania poprzedniego kierunku i redukowaną w znacznym stopniu przez t. zw. opór boczny. Promień krzywizny tej linii zależny jest od wzajemnego [illegible] sił wywołujących te dwa ruchy. Jednocześnie gdy środek obrotu jachtu przesuwa się w opisany sposób, rufa, a więc i ster zatacza łuk koła, którego środkiem jest każde chwilowe położenie środka obrotu. Ster zatem porusza się po jeszcze innej linii krzywej. Jeśli teraz zagadnienie odwrócimy i unieruchomimy jacht a poruszymy wodę, to cząsteczki płynu będą zakreślać drogę opisywaną poprzednio przez rufę i drogę skierowaną zawsze pod pewnym kątem do kilu. Oczywiście kąt między kierunkiem strug wody a sterem będzie o tyle się różnił od kąta 45 stopni. Co więcej różnica ta będzie zmienną, zależy bowiem od kształtu opisanej krzywej, a więc pośrednio od szybkości, wielkości oporu bocznego oraz masy jachtu. Wystąpi to bardzo jaskrawo dla jołek zmuszonych do wykonywania zwrotu bez możności odpowiedniego opuszczenia miecza.

Na zakończenie warto się jeszcze zastanowić przy jakim kącie ster naprawdę działa najskuteczniej. Oczywiście chodzi o kąt w stosunku do kierunku ruchu strug wody, a nie do jachtu. Odpowiedź na to pytanie można znaleźć w wynikach odpowiednich badań.

Okazuje się, że jeżeli ustalimy szybkość przepływu wody i powierzchnię steru za niezmienne, to decydującą rolę odgrywać będzie t. zw. wydłużenie płetwy sterowej, czyli stosunek wysokości do szerokości. Naogoł biorąc możemy powiedzieć, że jeśli wydłużenie wzrasta, to i siła otrzymywana od steru powiększa się, jednocześnie jednak wzrasta i wielkość kąta wychylenia przy którym ta siła [illegible]

I tak na przykład: płetwa sterowa o stosunku boków wyrażającym się liczbą 1 : 3 daje maksymum siły przy kącie około 15 stopni, natomiast płetwa o stosunku 1 : 0,5 daje siłę dwa razy większą ale przy kącie nieco większym od 40 stopni.

Wynika z tego, że jeśli płetwa jest ruchoma, to inaczej będzie pracować gdy opuścimy ją zupełnie na dół, a inaczej gdy podniesiemy ją do poziomu. W obu wypadkach stosunek boków będzie inny. Wydłużenie płetwy podniesionej będzie odwrotnością wydłużenia płetwy opuszczonej. Warunkiem koniecznym jest jednak to, by płetwa w obydwu położeniach była całkowicie zanurzona.

Bogusław Kaliński



Regaty Jachtklubu AZS w Warszawie

Dn.3-10-37... pogoda bezwietrzna.

Regaty odłożone na „termin zapasowy", to jest na dzień 10-10-37.

Zgłoszeń 90. My sami wystawiamy 3 jachty kl. S, 4 — kl. O, 4 — kl. V juniorów, 4 — kl. V żeglarek i 4 — kl. V ogólny.

Dzień 10-10-37.

Rano t. j. o g. 6 — leje, wieje i b. zimno. Na przystani jesteśmy prawie od g. 7 rano. Pogoda nie zachęca do przebierania się. Łazimy. Oglądamy chmury. Przyglądamy się motorowcom szykującym się do regat. Im ciepło, a nawet gorąco (od zapalania motorów).

Koło godziny 8.30 zjawia się Olszewski, „robi się na biało" i idzie głaskać swoje O PZ9.

„Mistrz Polski przyszedł!"

Idziemy do szatni. Zaczyna się ruch. Idą w cenę swetry i skarpety narciarskie.

„Kazimiera" ukazuje się nawet w nausznikach (pożyczonych). Podobne zresztą nie ze względu na zimno, lecz aby głowa miała linię opływową. Bez załamań i uskoków.

Przewodniczący Komisji Regatowej już urzęduje: stoi na dwóch stołach i na maszt startowy zakłada linki dla flag i „kwadransów".

Przyszedł delegat O. Y. K. Niechce jednak być na pomostach (gdzie jest miejsce Komisji i delegatów), bo jak twierdzi, jeszcze się dowie przypadkiem jakichś tajemnic, jak n. p. że „Kreska ma balast z kamieni" (a przecież jest „jolą bezbalastową"), lub coś podobnego i potem będzie musiał protestować.

Niektórych zawodników ciągle jeszcze niema. Załóg również. Boją się deszczu. I zimna. A najwięcej pewno zimnej wody na Wiśle.

Na koniec są wszyscy.

Na maście startowym widać 4 „kwadranse". Start odłożony o godzinę.

Przybyli delegaci Y. K. P., W. T. W., Wisły, R. U. i t. d.

Motorówka, która miała zawozić boje zwrotne „nawala". Ale nie na długo. „Juleczek" (przystaniowy) stuknął, dmuchnął i.... ożyła.

Boje pojechały.

Wiatr pierwszorzędny. Taki na $^3/_4$ lub $^1/_2$ wiatru z prawego halsu (gdy żeglujemy w górę Wisły).

Porywisty i „kręcący się".

Na wodzie przed naszymi pomostami masę jachtów innych klubów. Konkurencja.



Drugie okrążenie klasy „V".

Zaczynają się starty.

Wiatr okazuje się przykry i „pracowity". Chwilami trzeba b. silnie balastować, a chwilami „zdycha zupełnie". Oprócz tego kręci się. Płynąc tymsamym kursem raz się ma t. zw. „trzy-czwarte wiatru", a raz czysty „w mordewind".

Ale wieje. I to nawet naogół silnie.

Przy górnej boii jest „rufka". Będą emocje.

No i były.

W wyścigu kl. V żeglarek, idąca na pierwszym miejscu „Marjanna" na Skrzacie robi przy boii na podmuchu zwrot przez rufę i zaraz potem „zwrot przez kil". Zdarza się.

Druga idzie „Kazimiera" na Kresce. „Marjanna" nie pozwala jej ratować siebie, każe płynąć dalej.

Kreska przychodzi pierwsza, a „Marjannę" przywozi „Doktór" (organizacja regat bardzo dobra — na miejscu wypadku zaraz był doktór, i to doktór prawdziwy) na olimpijce. Skrzat ze złamanym masztem wraca za motorówką, [illegible]

Druga emocja przy końcu regat: w wyścigu kl. S. stara Słonka również przy boii zwrotnej robi „rufkę" i... kladzie się. Łamie się maszt. W tym sezonie już czwarty.

Załogę zbiera motorówka policyjna, o mały włos nie zatopiwszy przy tej okazji idącej na czole ogólnego wyścigu kl. V — Kreski.

Do wypadków można jeszcze zaliczyć pęknięcie wanty u „Mola", który musiał wycofać się z wyścigu.



Start klasy „V".



Fragment walki w klasie „E".



Na trasie.

Wyniki regat były następujące:

Kl. V żeglarek:

1. (I nagroda przechodnia) K. Fiodorow na Kresce, J. K. AZS.;
2. H. Żurkowska na Mrówce, O. Y. K.;
3. S. Sabatówna na jachcie Glez, O. Y. K.;
4. B. Skowrońska na Świście, Y. K. P.;

Kl. V juniorów:

1. K. Fiodorow na Kresce, J. K. AZS.;
2. J. Marczewski na Skrzacie, J. K. AZS.;
3. B. Tomaszuk na Molu, O. Y. K.;
4. J. Czaban na Świście, Y. K. P.;
5. S. Sabatówna na jachcie Glez, O. Y. K.

Kl. V ogólny:

1. Z. Krasnodębski na Kresce, J. K. AZS.;
2. C. Belkowski na Świście, Y. K. P.;
3. J. Walewicz, W. T. W.;
4. W. Balcerzak na jachcie Glez, O. Y. K.;
5. Z. Malcz na Mrówce, O. Y. K.

Kl. C:

1. E. Drzymulski na Iskrze, P. P. W.

Kl. S:

1. J. Dzięcioł na Huraganie, O. Y. K.;
2. R. Biederman na Sirze, Y. K. P.;
3. R. Szulc na Wirze II, Y. K. P;
4. J. Zalewski na D.asku II ,Y. K. P.;
5. B. Kaliński na Biesie, J. K. AZS.;
6. J. Sieradzki na Orkanie, O. Y. K.

Kl. O:

1. J. Dzięcioł na Narwi, O. Y. K.;
2. S. Zalewski na Powiewie, Y. K. P.;
3. H. Olszewski na Strzydze, J. K. AZS.;
4. M. Kusnerz na Niemnie, O. Y. K.;
5. H. Hauton na Wiśle, O. Y. K.;
6. J. Sieradzki, O. Y. K.

Kl. H:

1. J. Gliński na Oksywiu, O. Y. K.

Kl. L:

1. M. Hejmowski na Nel II, Y. K. P.;
2. B. Skowrońska na Tryglawie, Y. K .P.;
3. L. Jastrzębski, O. Y. K.

Kl. E:

1. S. Ereciński na Kici, Y. K. P.;
2. M. Miszewski na Delfinie, O. Y. K.

Z tymi regatami letni sezon żeglarski w Warszawie kończy się. Jeszcze może trochę pożeglujemy, ale naprawdę to to już koniec.

Już podczas regat, mimo niezłej pogody i słońca w południe, było wściekle zimno (oczywiście komisji i widzom — bo zawodnikom było gorąco z samego strachu).

Gdy przyjdą mrozy zaczniemy sezon zimowy: żeglarstwo na lodzie. Ruszą nasze ślizgi — kl. V, a może i inne.

Teraz „fajrant, zamykamy".

J. K.

W sprawie stosunku władz państwowych do sportu

Wiele wrzawy narobiła przed kilku tygodniami deklaracja Inż. Znajdowskiego, który rezygnując ze stanowiska prezesa Polskiego Związku Lekko-Atletycznego uzasadnił swój krok niemożliwością dalszej pracy w obecnych warunkach, powstałych wskutek niedostatecznej opieki Państwowego Urzędu W. F. i P. W. nad sportem. Rozumiemy dobrze, że oświadczenie to wywołało po drugiej stronie bariery nie tylko oburzenie, ale i zdziwienie. Rozumiemy, gdyż nie mamy wątpliwości, że panowie ci, mający jak najlepsze chęci, są też i przekonani, że zrobili dla sportu bardzo dużo, że robili co mogli, a spotyka ich za to niewdzięczność.

Te dwie strony — to znaczy z jednej Inż. Znajdowski, a z nim znaczna większość świata sportowego, przytakująca pocichu temu jedynemu człowiekowi, który miał odwagę cywilną powiedzieć głośno to, co szepcą na ucho wszyscy, z drugiej zaś „czynniki oficjalne" nie mogą się jakoś porozumieć, nie mogą znaleźć wspólnego języka. Każdy w w swoim subjektywnym przekonaniu ma sto procent racji. Źródło nieporozumienia tkwi w tym, że nie przyjęliśmy ostatecznie jednej, stałej i jasnej definicji *sportu*, że mieszamy stale to pojęcie z innymi pokrewnymi, jak np. z pojęciem wychowania fizycznego, przysposobienia wojskowego itp. W konsekwencji nie potrafiliśmy określić zakresu kompetencji organizacji sportowych. W dziedzinie zaś działalności Państwowego Urzędu W. F. i P. W. brak tego rozgraniczenia powoduje nowe nieporozumienie: gdy Urząd popiera wychowanie fizyczne, uprawiane przez organizację *sportową*, on sam mniema, że w ten sposób popiera *sport*. Sportowcy zaś są niezadowoleni, gdyż uważają, że poparcia doznaje jedynie w. f., względnie p. w., a że sport jest nadal kopciuszkiem. Zilustruję to przykładem z dziedziny pływania (umyślnie używam wyrażenia ogólnego — „pływania" — nie zaś „sportu pływackiego"). Otóż w dziedzinie tej działalność iść może w trzech kierunkach: wychowania fizycznego, przysposobienia wojskowego i wreszcie *sportu*. Wychowaniem fizycznym będzie działalność wyszkoleniowo-popularyzacyjna. Rozpowszechnienie umiejętności prostego utrzymywania się na wodzie (t. zw. pływania elementarnego) nie ma nic wspólnego ze sportem w ścisłym znaczeniu tego słowa. Oczywiście sport pływacki, bez umiejętności utrzymywania się na wodzie nie może istnieć, tak samo jak nie będzie lekkiej atletyki bez umiejętności chodzenia. Jednak nikt nie powie, że niańka ucząca dziecko chodzić jest instruktorką i propagatorką lekkiej atletyki. Dopóki nie postawimy sprawy jasno, że nie każde ćwiczenie fizyczne jest sportem, dopóki nie zrozumiemy, że *sportem są tylko ćwiczenia fizyczne uprawiane zawodniczo*, dopóty trwać będą nieporozumienia.

Działalność dla przysposobienia wojskowego w dziedzinie pływania polegać będzie na rozpowszechnianiu umiejętności pływania pod kątem widzenia potrzeb armii (pływania z obciążeniem, przeprawy w pełnym rynsztunku itd), wreszcie działalnością sportową w dziedzinie pływania będzie urządzanie zawodów w pływaniu wyścigowym, skokach

i piłce wodnej. Tylko to, i nic więcej. Kursy i zawody w ratownictwie można zaliczyć do wychowania fizycznego lub p. w., jak kto woli, ale w żadnym razie nie do sportu w ścisłym znaczeniu.

Otóż Polski Związek Pływacki postawił sobie za zadanie pracę we wszystkich kierunkach i nie wyodrębnił specjalnie działu sportowego. Państwowy Urząd W. F. i P. W. subsydiuje i wspiera różnymi sposobami jego działalność, ale tylko w kierunku w. f. i p. w. Sport pływacki, jako sport zawodniczy ma z tej pomocy bardzo niewiele. Jeżeli odrzucimy rok ostatni, 1937, w którym udzielono pewnej pomocy na sport zawodniczy (subwencja na trenera *sportowego*, jakim jest Stepp), jeżeli mówić będziemy o stanie do 1936 r. włącznie — zobaczymy, że P. U. W. F. i P. W. nie popierał prawie wcale *sportu* pływackiego, choć uważał, że to czyni, gdy dawał subsydia organizacji w założeniu sportowej.

I dlatego trwało nieporozumienie: pływacy-sportowcy nie byli zadowoleni z PUWF. i P. W., gdyż nie znaleźli należytej pomocy dla sportu zawodniczego, Urząd zaś uważał pływaków za niewdzięczników, którzy nie docenili pomocy na urządzanie niezliczonych kursów dla pływackich analfabetów i dla pływackich belfrów.

Niejasność sytuacji wynika stąd, że Państwowy Urząd W. F. i P. W. nie zdecydował się nigdy na bardzo jasne postawienie sprawy swego stosunku do sportu zawodniczego. Tak jakby nie był sam bardzo zdecydowany. „I chciałbym, i boję się"... „Chciałbym" — bo wszystkie kraje cywilizowane świata zajęły względem sportu zawodniczego stanowisko pozytywne, a zatem przypuszczalnie wiedziały co robią, i dlatego też że dodatnich wartości, wychowawczych i propagandowych sportu nie można nie doceniać. „I boję się" — bo profesorowie i lekarze z pod znaku Naukowej Rady W. F. są zdania, iż sport zawodniczy niszczy zdrowie młodzieży i jest bardziej szkodliwy niż pożyteczny.

Nie chcę zbaczać z tematu i wdawać się w rozważania, przenicowane już dawno na wszystkie strony, kto tu ma rację, ale uważam że stosunek P. U. W. F. i P. W. do sportu zawodniczego musi być zupełnie jasno sprecyzowany. Musimy wiedzieć, czy sport jest popierany i uznawany, czy też łagodnie zwalczany, jako szkodliwa „rekordomania".

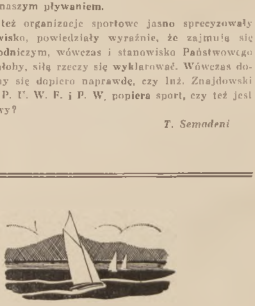
Z samych faktów nie możemy sobie jasno zdać sprawy jakie jest stanowisko PUWF i PW. Raz bowiem sport popiera on wyraźnie (subwencje na zawody, wyraźne poparcie dla idei olimpijskiej, przyznawanie nagród itd.), kiedy indziej zaś wydaje zarządzenia, które zdają się wskazywać, że sport zawodniczy jest na indeksie. Tak więc włożono ogromny, choć beznadziejny, wysiłek w sprawę P. O. S., który w swym założeniu nie był niczym innym, jak właśnie anty-sportem. Miała to być namiastka, któraby ludziom dawała jakiś ersatz emocji sportowej, a jednocześnie nie była „rekordomanią". Zawody sportowe nie mogą doczekać się oficjalnie zniżek kolejowych. Muszą one zawsze być maskowane jakimś „obozem", lub „świętem". Nie daje się z zasady grosza na administrację sportu (poza samą centralą, to jest Związkiem Związków). Wyjazdy zagranicę są zawsze źle widziane. Jak powiada Inż. Znajdowski, stadiony więcej na swych bieżniach widzą defilad niż biegów. Nie będę podawał dalszych przykładów, których garść sypnął Inż. Znajdowski. Ale przecież każdy działacz sportowy, który się kiedykolwiek zetknął z przedstawicielami centrali PUWF'u lub jego filii okręgowych, zawsze wysuwał pewną nieżyczliwość dla idei sportu zawodniczego i jednocześnie gotowość daleko idącego poparcia dla wszelkich poczynań w dziedzinie nie sportu, lecz wychowania fizycznego (objętego nazwą ogólną „wyszkolenia i propagandy").

Rozumiemy, że Państwowemu Urzędowi nie jest łatwo zająć stanowisko wyraźne. Stoi on między młotem opinii publicznej, powołującej się na przykłady całego świata, a kowadłem Rady Naukowej, która też operuje poważnymi argumentami. To niezdecydowanie najwyraźniej się przejawia w zupełnie mętnym ustosunkowaniu się do zagadnienia sportu w szkole średniej. Merytorycznie rozstrzygnięcie zagadnienia też nie jest łatwe. Mimo tych trudności sądzimy jednak, że PUWF. i P. W. z okazji dziesięciolecia swego istnienia mógłby się już zdecydować i wypowiedzieć wyraźnie i niedwuznacznie. Chcielibyśmy wiedzieć, czy jesteśmy miłymi jego sercu pupilami wtedy tylko, gdy zajmujemy się wychowaniem fizycznym, gdy urządzamy defilady i święta, albo gdy propagujemy nieudany POS., i czy pozwala się nam na sport zawodniczy tylko z konieczności, tak jak dziecku pozwala się czasem trochę podokazywać, a młodzieńcowi „wyszumieć", czy też sport zawodniczy znajduje oficjalne, jawne i niedwuznaczne poparcie Państwa? Jasne i męskie rozstrzygnięcie tego pytania zmusi z kolei do takiego samego rozstrzygnięcia zagadnienia sportu w szkole i skończenia z dotychczasowym gorszącym zakłamaniem, skończenia z tym stanem, gdy uczniowie tysiącami należą nielegalnie do klubów, nie zawsze nawet pod pseudonimami i gdy cały szereg szkół zupełnie jawnie prowadzi działalność sportową niezgodną z obowiązującymi normami.

Z drugiej strony wyjście z niejasnej sytuacji byłoby łatwiejsze, gdyby związki i kluby sportowe, wyraźniej określiły czym mają zamiar się zajmować. Od dawna wyrażałem wielokrotnie pogląd, iż organizacje sportowe powinny zajmować się sportem, pozostawiając wychowania fizyczne i przysposobienie wojskowe właściwym czynnikom (zarówno państwowym jak i społecznym). Organizacje sportowe są zbyt słabe, by rzucać się na wszystko na raz. Widzimy na przykładzie Polskiego Związku Pływackiego, który postawił sobie gigantyczne zadanie nauczenia pływania całej Polski, iż działalność jego chronicznie wskutek tego kuleje. Mierzenie sił na zamiary udaje się tylko w poezji. W życiu znacznie rzadziej. Jeżeli by organizacje sportowe powiedziały, że zajmują się tylko sportem, jeżeli by taki Związek Pływacki pozostawił nauczanie pływania komu należy (szkołom i wojsku), ratownictwo też komu należy (towarzystwom ratowniczym), a zatrzymał sobie tylko sport, którym nie zajmie się rzecz prosta nikt inny poza nim, boć ani Państwo, ani samorząd ,ani wojsko, ani szkoła — wtedy dopiero mógłby sprawnie działać i pchnąć sport pływacki naprzód. Gdy łapie się — że użyję ludowego wyrażenia — kilka srok za ogon, zazwyczaj umykają wszystkie. Tak jest i z naszym pływaniem.

Jeżeliby też organizacje sportowe jasno sprecyzowały swoje stanowisko, powiedziały wyraźnie, że zajmują się sportem zawodniczym, wówczas i stanowisko Państwowego Urzędu musiałoby, siłą rzeczy się wyklarować. Wówczas dowiedzielibyśmy się dopiero naprawdę, czy Inż. Znajdowski ma rację. Czy P. U. W. F. i P. W. popiera sport, czy też jest mu nieżyczliwy?

T. Semadeni



Mistrzostwo Sekwany

Historia troche romantyczna jak na prosty wyścig wioślarski. Ale trzeba wziąć pod uwagę, że początki biegu jedynek o tytuł mistrza Sekwany datuje się od tych czasów, kiedy w sporcie ludzie mieli bardzo „zielone pojęcie". Roiło się wówczas od rozmaitych imprez, których jedynym celem było wzbudzenie wśród ówczesnego społeczeństwa popularności sportu wogóle a wioślarstwa w szczególności.

Sięgnijmy do tych czasów a przekonamy się jak trudnym było organizowanie jakichkolwiek zawodów sportowych z jak olbrzymim uprzedzeniem musieli walczyć ci, którzy torowali drogę dzisiejszym asom sportu.

Raz zorganizowana impreza jednak utrzymywała się przez długie lata. A potem przemówiło przywiązanie do tradycji, która szczególnie w sporcie posiada duże znaczenie. Tytuł, o który toczy się walka przez wiele, wiele lat posiada dużą siłę przyciągającą ,a każdy kto zdoła tytuł ten zdobyć — wpisuje się na długą listę triumfatorów, gdzie miejsce jest szczególnie zaszczytne.

Tak właśnie jest z imprezą, która nosi szczytny tytuł „*Champion de la Seine*". Mistrzostwa krajowe zastrzeżone są dla obywateli danego kraju, ale wyścig o mistrzostwo największej rzeki Francji jest dostępny dla każdego skifisty amatora. Wzorów tej imprezy należy szukać w Anglii, gdzie wyścig zawodowców o „Dodge's Coat and Badge" rozgrywany jest od r. 1715, a wyścig amatorów o „Wingfield Sculls" ma przeszło sto lat tradycji. Podczas gdy tamte wyścigi gromadzą na starcie wyłącznie skifistów angielskich to mistrzostwa Sekwany organizowane były w konkurencji międzynarodowej.

Po raz pierwszy mistrzostwa Sekwany zorganizował słynny klub paryski *Rowing Club de Paris* w r. 1853, a więc w pierwszym roku swego istnienia. Na starcie stanęli oczywiście skifiści angielscy, a pierwszym triumfatorem imprezy był Anglik *F. Lowe*. Nazwisko tego dzisiaj zupełnie zapomnianego skifisty powtarza się jeszcze trzy razy. Ogółem zdobył on tytuł mistrza Sekwany w latach 1853, 1854, 1855 i 1856 a więc cztery razy.

Rekord ten bije *L. Armet* (Anglia), który wygrywa wyścig pięć razy pod rząd w latach 1857—1861. Przez dwa lata nie ma wyraźnej hegemonii jednego wioślarza. W r. 1862 wygrywa bieg *R. Gamby*, rok później *L. Huot*. Śladami Lowe'a idzie *E. Frebault* (Francja), który zwycięża w latach 1864—1867 a więc czterokrotnie. W latach 1868—1869 wygrywa bieg *R. Gesling*, który powraca na tron mistrza w r. 1871, gdyż w r. 1870 z powodu działań wojennych wyścig nie został rozegrany. Przy swoim tytule utrzymuje się *Gesling* do r 1874, a zatem ma na swoim koncie sześć zwycięstw. W r. 1875 wygrywa bieg *J. Monney*, a potem przez dziewięć lat organizatorzy rezygnują z organizacji wyścigu ze względu na znaczne trudności.

W latach 1885—1904 tytuł często, bo niemal co rok zmienia swoich właścicieli. Zdobywcami mistrzostwa są: 1885: *A. Gonin*, 1886: *H. Hauer* (Rowing Club), 1887 i 1888 *G. Flouest* (C. A. P. Paryż), 1889: *E. Lepron* (R. C.) 1890: *F. Boudin* (S. E. Paryż), 1891: *J. Jansen* (R. C.) 1892: *F. Lepron*, 1993: *J. Ptot* (C. A. Lyon), 1894 i 1895: *J. Demare* (S. N. M. Paryż), 1896: *Geray* (S. N. M.) 1897: *J. Blusse* (Amsterdam), 1898 i 1899: *A. Gaudin* (S. N. B. S. Paryż), 1900: *L. Prevel* (C. N. Nicea), 1901 i 1902: *R. d'Heilly* (R. C. Paryż), 1903: *G. Caudron* (R. C. Paryż), 1904: *T. Condades* (U. N. B. R. Bruksela).

Rekord siedmiokrotnego zwycięstwa w wyścigu o mistrzostwo Sekwany ustanawia słynny skifista francuski *Delaplane* z Klubu Societe Nautique de la Basse Seine w Paryżu. Wygrywa on w latach 1905—1911 a więc *siedem razy pod rząd!* Od r .1912 impreza nabiera nowego blasku. Startują w mistrzostwie Sekwany czołowi skifiści już nietylko Francji, ale wielu innych krajów Europy.

W r. 1912 wygrywa mistrzostwo słynny skifista włoski *Sinigaglia*, przez wielu uważany za najlepszego skifistę wszystkich czasów. Przypomnieć należy, że Simigaglia, należący do klubu S. C. Lario Como poległ na wojnie światowej. W ostatnim wyścigu przed wojną światową, w r. 1913 zwycięża znany przed wojną skifista francuski o rosyjskim nazwisku *Peresselenseff* (R. C. Paryż).

Wojna światowa powoduje oczywiście przerwę w wyścigu. Powraca on do programu wioślarzy francuskich w r. 1920, kiedy bieg wygrywa *Di Vaio* (S. C. A. T.). W r. 1921 triumfuje znany w Polsce mistrz Belgii *F. Taymans* (C. R. Bruksela), w r. 1922 wygrywa ówczesny mistrz Europy Szwajcar *dr. Bosshard* (Grasshopper Club Zurych), w r. 1923 zwycięża Francuz *Charles* (S. N. Marne), w r. 1924 doskonały skifista francuski *M. Detton* (S. N. Marne), w r. 1925 mistrz Europy na dwójce podwójnej *dr. Rieder* (C. A. Vevey — Szwajcaria). W r. 1926 i 1927 ostatni bodaj skifistat angielski, który na terenie międzynarodowym odgrywał poważniejszą rolę — *Collet*, reprezentujący w pierwszym roku Pembroke College Cambridge, a w drugim Leander R. C. Londyn. Potem przychodzi seria zwycięstwa skifistów francuskich. Mistrzostwa Sekwany wygrywają: w r. 1928 *J. P. Stock (S. d'Encou*— Paryż), 1929: *V. Saurin*, 1930: *Lancelot* (R. C. Paryż), w latach 1931 i 1932 *V. Saurin* (S. N. Lagny), 1933 notujemy nowe nazwisko angielskie. Jest to *Warren*, zdobywca Diamond Sculls z klubu Trinity Hall Cambridge. W r. 1934 wygrywa *de Verchere* (R. C. Chalonnais) w r. 1935 znowu Szwajcar jest na tronie mistrzowskim a mianowicie dobrze nam znany *Eugen Studach* z Grasshopper Club Zurych.

Dwa ostatnie lata przynoszą sukces Polsce. *Jerzy Kepel*, reprezentujący barwy A. Z. S. Warszawa dwukrotnie wpisuje się na listę zdobywców mistrzostwa Sekwany. Jest to więc **pierwszy i jak dotąd, jedyny Polak który zdobył to mistrzostwo.**

Nie można się dziwić, że mistrzostwo Sekwany posiada szczególny urok w świecie sportowym. Wpisać się na listę triumfatorów tego wyścigu, poniżej słynnych w świecie wioślarskim nazwisk, stanowi niemałą zachętę dla wioślarzy całej Europy. Ponieważ w ostatnich czasach, dzięki zwycięstwom Kepla, dużo się o tym wyścigu mówiło, przeto było bodaj na czasie opisanie historii tego wyścigu, który posiada najpiękniejszą i najdłuższą tradycję ze wszystkich podobnych biegów w całej Europie.

Jak dalece wyścig ten posiadał moc atrakcyjną dowodzi tego fakt, że w r. 1881 „konkurencyjne" towarzystwo wioślarskie a mianowicie *Societe d'Encouragement du Sport Nautique* z inicjatywy p. Monneya, który w r. 1875 zdobył tytuł mistrza Sekwany, inicjuje *wyścig o mistrzostwo Marny*. Lista mistrzów Marny przedstawia się następująco: 1881: *A. Lein* (R. C. A. Paris), 1882: *C. Poullain* (S. N. Marne), 1883—1885: *A. Lein* (C. A. Paryż), 1886: *E. Templier* (S. N. Basse-Seine), 1887: *A. Rambure* (S. N. Valanciennes) 188 -1891: *F. Lepron* (R. C. Paryż), 1892—1894: *F. Boudin* (S. E. S. N. Paryż).

Rok 1894 jest ostatnim tej imprezy pod dawnym tytułem. W tym bowiem roku S. N d'Encou zmienia nazwę, organizowanego przez siebie wyścigu i nadaje mu nazwę „*Coupe de Paris*". Wyścig o puhar Paryża zdobywa sobie również wielką popularność w świecie wioślarskim. Lista zdobywców Pucharu Paryża przedstawia się następująco:

1896: *M. R. B. Croft* (Thames R. C. Londyn) 1897: *Blusse* (de Hoop Amsterdam) 1898: *C. Deltour* (S. S. Bordeaux), 1899: *Fox* (Pembroke College Cambridge) 1900-1901: *L. Prevel* (C. N. Nicea), 1902: *H. Barrelet* (S. N. d'Enghien), 1903: *H. Hiser* (S. N. Soissonnaise), 1904: *Conrades* (U. N. Bruksela), 1905—1909: *Delaplane* (S. N. B. S. Paryż), 1910: *M. Stokly* (See Club Lucerna), 1911: *Delaplane* (S. N. B. S.) 1912: *Sinigaglia* (S. C. Lario Como), 1913; *M. Teslut* (C. N. A. Rouen) 1914—1918 biegu nie rozgrywano.

Po wojnie światowej pierwszy wyścig zorganizowano już w r. 1919. Wygrał go *Giran* (S. N. Marne). W następnych latach zwyciężali: 1920—1921: *Ple* (S. N. Marne), 1922: *J. P. Stock* (S. N. Marne), 1923: *Gunther* (de Amstel — Amsterdam), mistrz Europy z r. 1923, 1924—1925: *M. Delton* (S. N. d'Encou), 1926—1927: *Lancelot* (R. C. Paryż), 1928: *Hansotte* (S. N. Marne), 1929 i 1930: *E. Candeveau* (S. N. Genewa), 1931: *Lancelot* (R. C. Paryż). W r. 1932 biegu nie rozegrano, 1933: *Warren* (Trinity Hall Cambridge), 1934: *Boizel* (Reg. Remoises), 1935: *E. Studach* (Grasshopper Club Zurych), 1936: *V. Saurin* (S. N. Lagny), 1937: *V. Saurin* (S. N. Lagny).

Przejściowo przez cztery lata rozgrywany był także w Paryżu na dystansie 4.000 m. wyścig o *Coupde des Nations* (Puchar Narodów), organizowany przez Union des Anciens Rameurs, o puchar ufundowany przez p. Tournade prezesa okręgu paryskiego.

W r. 1911 wygrał go *Delaplane* z S. N. de la Basse Seine, w r. 1912: *P. Weissman* R. C. N. Gandawam w r. 1913: słynny skifista angielski mistrz Olimpijski *Kinnear* z Kensington R. C. Londyn, w r. 1914 *Sinigaglia* z S. C. Lario Como.

Po wojnie zarzucono już organizację tego wyścigu, który stanowił znaczne przeciążenie programu. Na to miejsce od kilku lat odbywa się wyścig *„Tete de Riviere"*, na dystansie 3.600 m., jako impreza długodystansowa, przy czym skifiści startują w kilku kategoriach na czas.

Żałować należy, że Polska, która na terenie międzynarodowym specjalnie w zakresie jedynek posiada dobrą opinię, nie zdobyła się na organizowanie podobnego wyścigu. Musimy jednak wziąć pod uwagę zbyt odległe położenie polskich torów wioślarskich od miast Zachodu i w związku z tym zbyt znaczne koszty sprowadzania zagranicznych skifistów, którzyby napewno przyjechali gdyby.... ofiarowano im zwrot kosztów podróży. Trzeba jednak przyznać, że koszty te przerosłyby możliwości polskich organizatorów.

Regaty paryskie posiadają dużą popularność w Polsce. Startował w nich przed laty pierwszy mistrz Polski **Stefan Wróbel** który podczas jednej z imprez paryskich zdobył tytuł **„najlepszego juniora"** Był to jednak poza zwycięstwami Kepla, **jedyny sukces wioślarza polskiego na wodach Paryża.** Mit zatem o wielkich rzekomo zwycięstwach Polaków w Paryżu, *nie znajduje potwierdzenia* w archiwalnych zapiskach klubów paryskich. Należałoby jednak obecnie tradycję zwycięstw polskich barw w Paryżu podtrzymać. Niestety stają na przeszkodzie wielkie trudności finansowe, związane z wyjazdem do stolicy Francji a zwłaszcza z transportem łodzi, których Francja, mimo licznego taboru jedynek wyścigowych, nie posiada w dostatecznym stopniu.

W. Długoszewski

KRONIKA WIOŚLARSKA

Zwycięstwo wioślarzy sokoła krakowskiego

10 października, po raz pierwszy w dziejach wioślarstwa krakowskiego odbyły się międzyklubowe regaty długodystansowe, zorganizowane przez Krakowski Międzyklubowy Komitet Wioślarski. Dystans regat wynosił 13 km, a trasa prowadziła z Krakowa do Bielan (6.500 m), gdzie znajdował się półmetek, a następnie z powrotem do Krakowa.

Na starcie stanęły ósemki Oddziału Wioślarskiego Sokoła i AZS Kraków. Start odbył się w odstępie 10 min. i osady jechały na czas. Zwycięstwo odniosła osada O. W. S. K. w składzie: Irlik, Flizak, Pączek, Drobniak, Czarski, Naparzewski K., Frytz i Błachut, sternik Ślizowski, uzyskując czas 60:53,2. Osada AZS Kraków miała czas 63:28.6. Była to ostatnia impreza wioślarska w bież. roku w Krakowie.

Kronika żeglarska

V Międyklubowe regaty żeglarskie o mistrzostwo Bydgoszczy

Organizowane przez Bydgoski Yacht-Klub międzyklubowe regaty żeglarskie odbyły się dn. 12 października na torze regatowym w Brdyujściu.

Po powitaniu gości, do zebranej braci żeglarskiej przemówił p. r-dca inż. Tychoniewicz, życząc „pomyślnego wiatru" i zwycięstwa.

Władzę wojskową reprezentował d-ca dywizji p. płk. Fijałkowski. Obecni byli p. prezydent Barciszewski, prezes WKS i wicekomandor p. płk. Skroczyński, p. dyr. Matuszewski (Miej. Kom. W. F.), Komandor Wlkp. Jacht-Klubu p. Matuszewski, prezes Toruńskiego Klubu Żeglarskiego p. Goncerzewicz, kierownik stoczni P. Z. W. p. Kruger.

Publiczności przybyło niewiele, lecz została ona dla achtingu zdobyta na zawsze.

Kierownikiem regat był p. inż. Tychoniewicz, Komisję sędziowską stanowili pp. płk. Mączyński i kierownik wydziału żeglarskiego komendy harcerzy — p. Majka (twórca sportu żeglarskiego w Bydgoszczy); starter p. rotm. Polny, celowniczy p. Świetlik, czasowniczy p. Maciejewski, sekretarz p. Hermel.

Funkcję mierniczego pełnił p. por. Wojda.

Przy sprzyjających warunkach atmosferycznych (siła wiatru — 4, kierunek wiatru SW, a później W) do regat stanęło 40 załóg. Podczas ostatniej konkurencji zerwał się sztorm z ulewą, dając wytrawnym zawodnikom szerokie pole popisu sprawności żeglowania.

Podczas regat przygrywała orkiestra ułańska z Bydgoszczy.

Wyniki:

Jachty 10 m żagla klasa turystyczna — bieg o nagrodę przechodnią m. Bydgoszczy i mistrzostwo m. Bydg.:

1) Sekcja sport. wod. PZW jacht „Elemka" sternik Marciniak,

2) BYK jacht „Ula" ster. Graj,

3) Sekcja sport. wod. PZW jacht „Czajka" ster. Pucia.

Jachty 10 m. żagla klasa regatowa:

1) WKS Bydgoszcz por. Silkowski,

2) BYK Bydgoszcz sternik Talkowski,

Jachty 15 m żagla o nagrodę przechodnią Fabryki Artykułów Elektrotechnicznych inż. St. Ciszewski Sp. Akc.:

1) TKŻ Toruń — jacht „Mewa" sternik Prass,

2) Sekcja Wodna PZW — jacht „Czapla" sternik Drążkowski,

3) WKS Bydg. — jacht „Gen. Chmurowicz“ sternik por. Kintopf.

Nagrodę na własność zdobył Toruński Klub Żeglarski.

Jachty 20 m żagla o nagrodę przechodnią firmy A. Koszeniuk Bydgoszcz:

1) 16 H. D. Ż. Bydgoszcz — jacht „Czapla“ sternik Pucia.

2) TKŻ Toruń — jacht „Mewa“ ster. Prass,

3) 16 H. D. Ż. Bydgoszcz — jacht „Zew“ ster. Kosiak.

Jachty ponad 20 m żagla, o nagrodę przechodnią p. I. Siwekowej:

1) TKŻ Toruń — jacht „Elemka“ ster. Mielke,

2) TKŻ Toruń — jacht „Zjawa“ ster. Jaśkiewicz,

3) 16 H. D. Ż. Bydgoszcz — jacht „Lilia“ ster. Owocki.

Jachty P7:

1) Wlk. Jacht Klub Poznań, ster. Koszyca,

2) 16 H. D. Ż. Bydgoszcz, ster. Matuszczak,

3) KPW Chojnice, ster. Kuchenbacker.

Bieg pocieszenia dla jachtów, które nie zajęły I miejsca)

1) BYK Bydgoszcz — jacht „Lia“, ster. Krause.

2) Sekcja wodna PZW — jacht „Czapla“, ster. Pucia,

3) TKŻ Toruń — jacht „Zjawa“, ster. Jaszkiewicz

Pomoc PUWF. i PW. dla żeglarstwa

W zrozumieniu znaczenia, jakie posiada dla sportu żeglarskiego szerokie zainteresowanie społeczne, PUWF postanowił przyjść z pomocą spółkom żeglarskim, które zawiązują się dla zamówienia w kraju jachtów typu popularnego (pełnomorskie jachty turystyczne o 45 mtr. kw. żagla).

Cena takiego jachtu przy produkcji seryjnej powinna wynieść ok. 6 tysięcy zł. Spółki żeglarskie zamierza PUWF premiować w wysokości 10—15 procent całkowitego kosztu jachtu. Pozostała należność rozłożona byłaby na 12 miesięcznych rat, umożliwiając dzięki temu nabycie jachtu sympatykom żeglarstwa.

Typ seryjny jachtu popularnego budowany jest obecnie w stoczni jachtowej w Gdyni i poddany będzie próbom jeszcze w ciągu bieżącej jesieni.

Z Gdyni do Indyj Holenderskich

Z Gdyni wyrusza polski jacht „Phyan“ do Holandii, skąd po przezimowaniu wyruszy na wiosnę do Indyj Holenderskich. Załogę jachtu stanowić będą: jego właściciel p. Antoni Rybak, student wydziału orientalnego warszawskiej szkoły nauk politycznych, dwu młodych pracowników z urzędu morskiego z Gdyni oraz zaangażowany w charakterze bosmana marynarz.

Młodzi żeglarze zamierzają pozostać przez zimę w Holandii celem zupełnego przystosowania jachtu do dalekiej podróży, lepszego opanowania języka i przede wszystkim uzyskania pozwolenia na pracę w koloniach. Poza naukowym celem wyprawy zamierzają, uzyskawszy w Indiach Holenderskich pracę w administracji państwowej zająć się wybadaniem rynku i możliwości nawiązania z nim kontaktu polskiego handlu i przemysłu.

Kronika pływacka

Kursy instruktorów pływania

Polski Związek Pływacki, wespół z Państwowym Urzędem W. F. organizuje czterotygodniowy kurs instruktorów pływania w czasie od 15 listopada do dnia 11 grudnia b. r.

Kurs dostępny będzie dla członków klubów zrzeszonych w P. Zw. Pływackim oraz dla członków organizacji P. W. i W. F. Od kandydatów wymagany jest dyplom przodownika pływania lub równorzędne kwalifikacje. Wymagany cenzus minimum 7 klas szkoły powszechnej. Organizacje obsyłające kurs powinny zwracać uwagę na zdolności pedagogiczne kandydatów i chęć poświęcenia się nauce pływania.

Uczestnicy zostaną skoszarowani w kwaterze kursów Okręgowego Urzędu W. F. i P. W. (Czerniakowska 167). Koszty utrzymania i zakwaterowania pokrywa Okręgowy Urząd W. F. i P. W. (Warszawa). Koszty przejazdu w obie strony pokrywają organizacje wysyłające kandydatów, wzgl. sami kandydaci, przy czym przysługuje im 75 proc. zniżka.

Zgłoszenia należy nadsyłać za pośrednictwem klubu lub organizacji do sekretariatu P. Zw. Pływackiego (Nowy Świat 43 m. 8 do dnia 1 listopada).

P. Z. P. i PUWF organizują poza tym 12-dniowy kurs ratownictwa i skoków dla instruktorów pływania od dn. 2 do 13 listopada b. r. w Centralnym Instytucie W. F. na Bielanach. Kurs dostępny jest dla członków klubów zrzeszonych w P. Z. P. mających dyplom instruktora pływania. Uczestnicy kursu zostaną skoszarowani w Centralnym Instytucie W. F. koszty wyżywienia i zakwaterowania pokrywa Okręgowy U. W. F. i P. W. Warunki przyjęcia jak na kurs pierwszy.

Zgłoszenia należy nadsyłać do zarządu P. Z. P. do dn. 27 b. m.

K. S. „Dąb“ trenuje

Zarząd sekcji pływackiej KS. Dąb zawiadamia swych członków, że trening zimowy dla panów w krytej pływalni w Katowicach na ul. Mickiewicza odbywa się w poniedziałki od 18—19-ej i we wtorki od 20—21-ej.

Treningi rozpoczęto z dniem 18 października. Młodzież do lat 15 korzysta z bezpłatnej nauki pływania i z ulgowych wstępów do pływalni.

Kurs pływacki dla pań

W czasie od 26.X do 2.XI br. organizuje Okręgowy Ośrodek WF. w Katowicach dochodzący kurs pływacki dla pań niestowarzyszonych, początkujących i zaawansowanych. Lekcje kursu odbywać się będą we wtorki i czwartki od godziny 19—20-ej w pływalni Łaźni Miejskiej w Katowicach.

Opłata za kurs wynosi 5 złotych. Zgłoszenia kierować należy pod adresem: Okręgowy Ośrodek WF. w Katowicach, ul. Kilińskiego 23, telefon 344-50, najdalej do dnia 25.10. 1937 r. Późniejsze zgłoszenia nie będą uwzględniane.

Nowe rekordy polskie

Zarząd P. Z. Pływackiego zatwierdził na ostatnim posiedzeniu kilka nowych polskich rekordów pływackich, a mianowicie: 100 i 200 m. klas. pań — Bollówna 1:35,8 i 3:23,2, 100 i 200 m nawznak pań — Morawska 1:31,3 i 3:20,7, 200 m. st. kls. panów — Heidrich 2.54,7.

Węgierski trener waterpolowy przybywa do Polski

Zarząd Polskiego Związku Pływackiego zdecydował się ostatecznie zaangażować węgierskiego trenera waterpolowego Rajkiego na trzytygodniowy kurs waterpolowy ogólnopolski, który zorganizowany zostanie w grudniu w Warszawie.

Najlepsi pływacy świata

Według ogłoszonych danych, lista najlepszych pływaków świata za miniony sezon wygląda następująco.

100 m. st. dow., 1) Arai (Japonia) 58,4 sek., 2) Fischer (Niemcy) 58.5; 3) Csik (Węgry) 58.6; 4) Borg (Szwecja) 59,2; 5) Ohlson (Szw.) 59,4; Bocheński miałby na tej liście 6-te miejsce.

400 m. st. dow., 1) Makino (Jap.) 4.50,8; 2) Medica (USA) 4:51; 3) Suguira (J) 4:54,6; 4) Kiear (USA) 4:52,1; 5) Borg (Szw.) 4:52,4; 6) Plath (Niemcy) 4:53.4.

1.500 m. st. dow.: 1) Takaishi (J) 19:37,8; 2) Flanagan (USA) 19:38,2; 3) Tanada (Jap.) 19:50; 4) Arendt (Niemcy) 19:50,7; 5) Terada (Jap.) 6) Hounna (J).

200 m. st. klas.: 1) Sietas (N) 2:40,3; 2) Hamura (J) 2:40,4; 3) Higgins (USA) 2:40,5; 4) Heina (N) 2:41,8; 5) Schwarz, Minnich, Balcke (wszyscy Niemcy).

100 m. st. grzb.: 1) Kiefer (USA) 1:07; 2) Von der Weghe (USA) 1:07,8; 3) Schlauch (N) 1:08,3; 4) Taylor (Anglia); 5) Küppers (N); 6) Schwarz (N).

4 x 200 m. st. dow.: 1) Japonia (Vaseda University) 9:16, 2) Niemcy (repr.) 9:16,4, 3) Węgry; 4) Anglia.

Medoica wycofał się ze sportu

Jeden z najlepszych pływaków świata, mistrz olimpijski 1936 r. w pływaniu na 400 m. stylem dowolnym, Jack Medica, postanowił wycofać się z czynnego życia sportowego.

W czasie swej kariery pływackiej Medica ustanowił 18 nowych rekordów świata.

Pływackie mistrzostwa Europy w Londynie

W roku przyszłym po czteroletniej przerwie rozegrane zostaną 9-te z kolei pływackie mistrzostwa Europy. Odbędą się one w Londynie na pływalni w Wembley.

Nowy rekord świata

Znana pływaczka holenderska Jopie Waalberg, która niedawno jako jedyna pływaczka na świecie uzyskała w pływaniu na 200 m. stylem klasycznym czas poniżej 3 minut (2:58 sek), poprawiła na zawodach pływackich w Paryżu ten wspaniały wynik, będący rekordem świata. Wymieniona pływaczka uzyskała tym razem czas 2:56,9 s. Wynik ten jest nowym rekordem świata.

Hveger poprawia swe rekordy

Świetna pływaczka duńska Ranghilda Hveger ustanowiła nowy rekord świata w pływaniu na 400 m. stylem dowolnym, mając wynik 5:14 sek. Poprzedni rekord należał do tej samej zawodniczki i wynosił o 0,2 sek. mniej.

Kronika kajakowa

Śląsk samodzielnym okręgiem Polsk. Związku Kajakowego

Zarząd Główny Polskiego Związku Kajakowego uchwałą z dnia 8 bm. utworzył Śląski Okręg Polskiego Związku kajakowego z siedzibą Zarządu w Katowicach.

Kajakowcy śląscy niewątpliwie z radością powitają tę wiadomość, gdyż długie lata czekali na zrealizowanie swoich życzeń odnośnie usamodzielnienia się Śląska i odłączenia od Okręgu Małopolsko-Śląskiego w Krakowie, do którego śląskie kluby kajakowe dotychczas należały. W miarę jednak rozrostu śląskich klubów i związanych z tych potrzeb natury finansowej jak również organizacyjnej — uniezależnienie się Śląska od Krakowa stało się kwestią palącą a dzięki wykazanej przez śląskie kluby kajakowe intensywnej działalności sportowej i turystycznej — władze naczelne uznały za stosowne utworzyć Okręg Śląski PZK.

Dodać należy, że do okręgu śląskiego prócz Śląska przynależeć będzie również Zagłębie Dąbrowskie.

Regaty kajakowe młodzieży szkolnej

W Wilnie na zakończenie sezonu sportów wodnych zostały zorganizowane przez władze szkolne wielkie regaty, które odbyły się w dwóch konkurencjach dla młodzieży do lat 16 i starszej.

Biegi odbywały się na dwuosobowych sztywnych kajakach. Dystans dla zawodników wynosił 800 mtr., a dla starszych 1200 mtr. Zawody obudziły zrozumiałe zainteresowanie. Kajakowicze walczyli o nagrodę przechodnią zdobytą w roku zeszłym przez Szkołę Handlową. Niestety, w tym roku handlowcy nie potrafili obronić zdobytej nagrody, oddając ją w ręce kajakowiczów z Gimn. Adama Mickiewicza.

Wyniki techniczne w poszczególnych grupach były następujące, przy tym trzeba zaznaczyć, że w każdej grupie odbywały się trzy biegi:

Grupa uczniów młodszych.

Bieg pierwszy:

1) Gimn. Zygmunta Augusta, Kania i Żołodziewicz,

2) Gimn. Adama Mickiewicza, Władyko i Józefowicz,

3) Gimn. Św. Kazimierza w Nowej Wilejce, Żelisławski i Lemasz.

Bieg drugi:

1) Gimn. Zygmunta Augusta, Litwinowicz i Bożecki,

2) Seminarium Duchowne, Bróżd i Bałaj,

3) Gimn. Adama Mickiewicza, Nielubszyc i Łastowski.

Bieg trzeci:

1) Gimn. Adama Mickiewicza, Ligiecki i Bajnin,

2) Seminarium Duchowne, Kalinowski i Wersacki,

3) Gimn. Białoruskie, Ragod i Miluw,

Grupa uczniów starszych.

Bieg pierwszy:

1) Gimn. Św. Kazimierza w Nowej Wilejce, Kamieniecki i Zagałkowicz,

1) Gimn. Św. Kazimierza w Nowtj Wilejce, Kamieniecki i Zagałkowicz,

2) Gimn. Adama Mickiewicza, Kelm i Meyer,

3) Gimn. Białoruskie, Żytkowicz i Sawłaj.

Bieg drugi:

1) Gimn. Zygmunta Augusta, Drag i Pawłowski,

2) Gimn. Adama Mickiewicza, Witkowski i Mołczanowicz,

3) Gimn. Św. Kazimierza w Nowej Wilejce, Abwicz i Grabowski.

Bieg trzeci:

1) Gimn. Adama Mickiewicza, Pawłowicz i Kalinowski,

2) Seminarium Duchowne, Grudnicki i Puchacz,

3) Gimn. Białoruskie, Łokuciejewski i Arablej.

W punktacji ogólnej: 1) Gimn. Adama Mickiewicza 24,5 pkt., 2) Gimn. Zygmunta Augusta 19 pkt., 3) Gimn. Św. Kazimierza w Nowej Wilejce 14,5 pkt., 4) Seminarium Duchowne 12 pkt., 5) Gimn. Białoruskie 12 pkt. i ostatnie miejsce 6-te Szkoła Handlowa 7 pkt.

Kierownikiem zawodów był naczelnik szkolnej przystani wioślarskiej i kajakowej prof. Jan Truchanowicz.

Tegoroczny sezon sportów wodnych na szkolnej przystani cieszył się wyjątkowym powodzeniem. Tabor składa się z szeregu łodzi wioślarskich i z 50 kajaków. Jest nadzieja, że w przyszłym roku tabor zwiększy się podwójnie.

Książki nadesłane

„ŻEGLARZ", praca zbiorowa pod redakcją mgr K. Cynkutisa.
Nakładem Głównej Księgarni Wojskowej w Warszawie.
Cena Zł. 5.50

Wprawdzie „Żeglarz" ukazał się jako podręcznik na stopień żeglarza według wymagań organizacji Harcerskich Drużyn Żeglarskich, nie mniej jednak został ujęty w taką formę, iż służy jednocześnie nie tylko harcerzom, ale i najszerszym rzeszom miłośników żeglarstwa. Doceniając wartość tej pracy, Liga Morska i Kolonialna poleciła ją do użytku swoich Kół Szkolnych.

„Żeglarz" ukazuje się jako praca zbiorowa osób, które od wielu lat stykają się praktycznie z żeglarstwem. Z tego też względu podręcznik obok najnowszych dociekań teoretycznych zawiera dużo praktycznych wiadomości, a co najważniejsze jest dostosowany do warunków polskich.

Całość materiału ujęta jest w trzy odrębne części według przejrzystego schematu. Tak więc - - część I ogólna w skrócie zapoznaje z historią żeglarstwa. Punktem wyjścia są nieudolne usiłowania pierwotnego człowieka, przeprawiającego się na pniu przez rzekę, potem rzut oka na budownictwo okrętowe Fenicjan, Greków, Rzymian, Wikingów, okres wypraw krzyżowych, triumfy Kolumba, Vasco de Gama, jeszcze później pierwsze statki z żelaza, parowe. Dalej zalążki sportu żeglarskiego w świecie i u nas, pierwsze organizacje harcerskich drużyn żeglarskich, cele LMK. Silnie zaakcentowana historia walk o morze i flotę polską, doskonale podkreślona jej rola. Wreszcie życiorysy sławnych polskich żeglarzy — fakty mało znane, a godne spopularyzowania.

Część II stanowi właściwy zbiór wiadomości potrzebnych żeglarzowi, a więc zarówno opis części składowych i sprzętu joli, jak i teorię żeglowania oraz bardzo obszerną praktykę żeglarską.

W części III-ej znajdują się wiadomości z szeregu różnych dziedzin żeglarskich jak wskazówki o zimowaniu jachtu, roboty linowo-żaglowe, sygnalizacja, opis i posługiwanie się kompasem, meteorologia żeglarska, a wreszcie parę słów o organizowaniu wycieczki wodnej.

Podręcznik uzupełnia spis podstawowej literatury żeglarskiej oraz skorowidz rzeczowy. Należy nadto zaznaczyć, że „Żeglarz", choć przeznaczony w zasadzie dla żeglarzy śródlądowych, jednak zawiera szereg wiadomości potrzebnych żeglarzowi morskiemu, jak np. meteorologię morską, sygnalizację i szereg innych wiadomości praktycznych.

Całość pracy wydana jest w estetycznej szacie i obejmuje około 250 stron druku, 112 rysunków i fotografij oraz trzy barwne tablice.

Pogodoznawstwo dla marynarzy - Bohdan Cwilong.
Nakładem Głównej Księgarni Wojskowej. Cena zł. 4.50

W drugim dziesięcioleciu XX w. dokonał się w meteorologii zwrot, który śmiało można porównać do okresu Galileusza w fizyce. Wówczas obalono autorytet i wyłącznie doświadczenia uznano za probierz. W dziesiątych latach naszego wieku meteorologowie zaniechali metod statystycznych a oparli swe dociekania na fizyce. Norweg V. Bjerkens, ten „Galileusz meteorologii", zapoczątkował teorię, która od owych czasów wspaniale się rozwija i święci tryumfy na całym świecie (bo obecnie już prawie wszystkie biura pogody wprowadziły metody pracy Bjerkensa). Mimo to, ze względu na wielką trudność wykładu teorii Bjerkensa (bowiem jest ona oparta na najtrudniejszych działach fizyki teoretycznej) jest obecnie w literaturze światowej kilka zaledwie prac, które dość wyczerpująco ją przedstawiają. W polskiej literaturze naukowej mimo od dawna dającej się odczuwać palącej potrzeby takiej publikacji dla lotnictwa, szybownictwa, dla wojska i służby na morzu — dotychczas było jej brak.

Dzięki pracy p. Bogdana Cwilonga, która ukazała się pod skromnym tytułem pogodoznawstwa dla marynarzy, luka ta zostaje wypełniona. Książka powyższa już przy znajomości nauk matematyczno-przyrodniczych w zakresie szkoły średniej gruntownie zaznajamia czytelnika z najnowszymi dokonaniami meteorologii. Niezwykła treściwość stylu autora, mimo zachowania jasności wykładu, umożliwiła mu wyłożenie na 164 stronach tekstu zaledwie, bardzo bogatego materiału meteorologii współczesnej.

Dla marynarzy, aspirantów i żeglarzy śródlądowych niewątpliwie będzie „Pogodoznawstwo" kompletnym vademecum meteorologicznym. Ale powinien je przestudiować każdy, dla kogo pogoda znaczy coś więcej niż zamknięcie dubeltowych okien, bowiem autor wykłada tutaj całą nowoczesną meteorologię ogólną a na jej tle dopiero naświetla zagadnienia specjalne. Książka jest bardzo praktycznie pomyślana, bowiem zawiera oprócz tekstu 100 stron dodatków (10 załączników petitem!), z których każdy stanowi oddzielną broszurę, a nadto 28 wspaniałych fotografii, stanowiących atlas chmur i wyglądów nieba, na wkładkach kredowych (jedyny atlas chmur na półkach księgarskich!). Widać, że wydawnictwo nie szczędziło kosztów, aby tylko czytelnik mógł tym compendium wygodnie się posługiwać. Piękna okładka, utrzymana w tonie akwarelowym a wykonana przez naszego Olimpijczyka w zakresie grafiki p. Konrada Szrednickiego, wieńczy tę niezmiernie pożyteczną książkę. Przedmowę napisał doc. dr. Romuald [illegible]

Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 40, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BR. PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi rocznie Zł. 18 , półrocznie Zł. 9.—.
Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej.
Konto w P. K. O. Nr. 22036 właściciel Maria Majcherowa

Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktorka MARIA MAJCHEROWA*

Druk. M. Starzyński i S-ka, Chłodna 37, tel. 669-46.